VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 325)
z dnia 19 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 325)

19 marca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację w sprawie planowanej prywatyzacji PKP Energetyka SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Skobel** prezes PKP Energetyka SA oraz **Jakub Karnowski** prezes PKP SA .

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 Regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów Klubu parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość.

Porządek posiedzenie przewiduje informację w sprawie planowanej prywatyzacji PKP Energetyka SA. Witam serdecznie państwa posłów. Resort reprezentowany jest przez pana ministra Sławomira Żałobkę. Witam także prezesa Jakuba Karnowskiego.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Do uzasadnienia wniosku zostali upoważnieni posłowie Piotr Król i Andrzej Adamczyk. Oddaję głos panu posłowi Piotrowi Królowi.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam bardzo. Powtórzę to, co powiedziałem na koniec poprzedniego posiedzenia. Dysponujemy salą wyłącznie do godz. 13.00. Będę państwa dyscyplinował. Skupiamy się na kwestiach merytorycznych, dotyczących wyłącznie PKP Energetyka. Odbyliśmy debatę ogólną, szeroką, która zajęła nam zdecydowanie więcej czasu, niż planowaliśmy. Moim zamiarem było przeprowadzenie takiej debaty, aby również strona społeczna była usatysfakcjonowana.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Postaram się merytorycznie odpowiedzieć na apel pana przewodniczącego.

Szanowni państwo, PKP energetyka SA wykonuje większość działalności związanej z elektroenergetyka kolejową na sieci PKP PLK SA, obejmując 93% wszystkich linii kolejowych w Polsce. Jej prywatyzacja może oznaczać prywatyzację nie tylko samego przedsiębiorstwa, ale jednego z segmentów rynku, z którym bezpośrednio powiązane są niemal wszystkie podmioty zaangażowane w realizację przewozów kolejowych.

Dlatego pierwsze pytanie, które należy zadać przed planowanym procesem prywatyzacji, dotyczy roli elektroenergetyki w rozwoju transportu kolejowego. Pragniemy przypomnieć, że strategia rozwoju transportu kolejowego przestała być aktualna, niemniej przed podjęciem tak kluczowej decyzji dla sektora kolejowego niezbędne jest określenie długofalowej polityki państwa w zakresie sektora kolejowego, a w szczególności w odniesieniu do elektroenergetyki.

W naszej ocenie powinna zostać stworzona strategia. Plan rozwoju transportu kolejowego przestał być aktualny. Strategia powinna być planem dla polskiej kolei w zakresie

kolejowej sieci energetycznej i stworzyć docelowy model funkcjonowania energetycznego zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe, umożliwiający zarządcy infrastrukturalne zachowanie niezależności zakupowej czy przesyłowej, ścieżkę dojścia do wprowadzenia konkurencji zakupu energii trakcyjnej w celu obniżenia kosztów jednostkowych jej zakupu oraz podejście do inwestycji w linie kolejowej do końca perspektywy finansowej 2014-2023. Z dużą dozą pewności można powiedzieć, że będzie to ostatnia perspektywa finansowa.

Bez odpowiedzi na te kluczowe pytania każda prywatyzacja będzie obarczona istotnym ryzykiem, bowiem decyzje w jej przedmiocie będą podejmowane w olbrzymim deficycie informacyjnym, co do przyszłości rozwoju elektroenergetyki kolejowej i całego sektora kolejowego.

Chciałbym również przypomnieć, że istnieją wytyczne Sekretariatu Karty Energetycznej, zgodnie z którymi należy określić szczegółowe zasady rozdzielenia aktywów pomiędzy podmioty mające być poddane prywatyzacji lub pomiędzy te podmioty a podmiot państwowy zatrzymujący mniejszościowy pakiet akcji. Ukryte zobowiązania są najgorszym sposobem promocji programów restrukturyzacyjnych i prywatyzacyjnych wśród inwestorów. Pozostawienie w chwili prywatyzacji PKP Energetyki w jej rekach monopolu dystrybucji energii trakcyjnej poprzez sieci trakcyjne, których główny koszt generuje również PKP Energetyka SA, stanowi olbrzymie zagrożenie również dla przewoźników kolejowych.

Przechwycenie monopolu zamiany prądu zmiennego w stały poprzez sieć podstacji przez któregokolwiek z wytwórców energii może spowodować ograniczenie konkurencyjności w zakupie energii elektrycznej od innych dostawców, np. poprzez piętrzenie trudności przy przetwarzaniu prądu, a tym samym wysokie koszty.

Chcielibyśmy również przypomnieć, że w 2010 r. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w swoim raporcie zatytułowanym „Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce" wskazał w odniesieniu do PKP Energetyka, ze zanim podejmie się decyzję o prywatyzacji, należy ustalić wcześniej, czy prywatyzacja będzie korzystna z punktu widzenia faktycznych możliwości zarządzania infrastrukturą wchodzącą w skład sieci PKP PLK. Czy sam fakt pozostawienia w różnych strukturach właścicielskich obu spółek nie wpłynie negatywnie, paraliżująco na funkcjonowanie PKP PLK? Czy z punktu widzenia potrzeb kontrahentów tej spółki taki rozdział nie będzie utrudniał realizowania kontraktu i kwestii rozliczeń? Czy sprywatyzowana PKP Energetyka nie będzie wykorzystywała przymusowego położenia PKP PLK i świadczyła usługi w sposób nieefektywny?

Raport zawiera również wątpliwości dotyczące wielkości poniesionych nakładów przez państwo pośrednio na infrastrukturę elektroenergetyczna w celu świadczenia bardzo specjalistycznych usług elektroenergetycznych o profilu kolejowym. Czy wpłyną one w sposób adekwatny na wysokość ceny w procesie prywatyzacyjnym? UOKiK wskazywał również, że nie wiadomo, czy przyszły inwestor będzie zainteresowany rozwijaniem infrastruktury elektroenergetycznej z uwzględnieniem specyfiki branży kolejowej, czy też skupi uwagę na innej kategorii kontrahentów. Pytanie postawione w raporcie było o tyle zasadne, że nakłady na sieć elektroenergetyczną, przy wykorzystaniu której świadczone są usługi na rzecz kolei, są bardzo wysokie.

Warto również przypomnieć, że zdaniem UOKiK alternatywą wobec pozostawienia kontroli PKP PLK nad PKP Energetyka SA, to znaczy pozostawienia jej w rękach Skarbu Państwa pośrednio lub bezpośrednio, może być tylko jej częściowa prywatyzacja. W trakcie jej przeprowadzania konieczne byłoby jednak zapewnienie przynajmniej takiego wpływu zarządcy infrastruktury na jej działalność, aby miała ona obowiązek świadczyć na korzyść PKP PLK usługi w stopniu niezbędnym do wypełnienia jej ustawowych obowiązków.

Pragnę przypomnieć, że w ogłoszeniu, które się ukazało, jest informacja o sprzedaży 100% udziałów. W sposób ewidentny stoi to w sprzeczności z wytycznymi UOKiK.

Chciałbym powiedzieć też kilka słów na temat PKP Energetyka. O ile możemy mówić o różnych podmiotach prawa handlowego, o tyle w praktyce powiązania na poziomie technicznym, infrastrukturalnym wyglądają zupełnie inaczej. PKP Energetyka jako

jedyny podmiot na rynku polskim jest w stanie zapewnić kompleksowe utrzymanie sieci trakcyjnej. Sieć trakcyjna jest jednym z kluczowych elementów dla PKP PLK w zarządzaniu infrastrukturą kolejową. Spółki PKP PLK oraz PKP Energetyka są w naszej ocenie trwale powiązane technicznie i organizacyjnie.

Podział infrastruktury pozwolę sobie podać na kilku przykładach. Po pierwsze, urządzenia sieci trakcyjnej wraz z odłącznikami służącymi do podłużnego oraz poprzecznego podziału elektrycznego, czyli selekcjonowania sieci trakcyjnej, znajdują się w PKP PLK. Po drugie, podstacje trakcyjne służące do zasilania sieci trakcyjnej, kabiny sekcyjne służące do podziału elektrycznego sieci trakcyjnej z jednoczesną funkcją zmniejszania spadków napięć i strat energii w sieci trakcyjnej znajdują się w posiadaniu PKP Energetyka. Widać to ścisłe powiązanie techniczne.

Około 4 tys. km linii elektroenergetycznych średniego napięcia czyli linii potrzeb nietrakcyjnych będących w zarządzie PKP Energetyka jest zainstalowanych na konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej będącej własnością PKP PLK. Jest to kolejny dowód na to, jak ścisłe są powiązania między tymi dwoma podmiotami. Po czwarte, PKP Energetyka zarządza systemami służącymi do zdalnego i lokalnego sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej, które stanowią własność PKP PLK.

Powyższy podział elementów infrastruktury świadczy o technicznym i organizacyjnym przenikaniu się działalności obu spółek. W wymiarze technicznym i strategicznym jest to niekiedy jeden organizm. W konsekwencji na co dzień niezbędna jest koordynacja działań PKP PLK i PKP energetyka. Dla przykładu PKP PLK musi uzyskiwać zgodę od PKP Energetyka na prace przy urządzeniach sieci trakcyjnej. Wynika to z faktu, że dla realizacji tych prac konieczne jest wyłączenie napięcia również w linii potrzeb nietrakcyjnych. W sytuacji konieczności przeprowadzenia planowych lub awaryjnych prac na linii potrzeb nietrakcyjnych również istnieje potrzeba wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej. Jej brak lub opóźnienie może wprowadzić ograniczenie w realizacji rozkładu jazdy.

Dzięki właściwej koordynacji działań obu spółek planowe prace przy sieci trakcyjnej będącej własnością PKP PLK oraz linii potrzeb nietrakcyjnych, jako majątku PKP Energetyka, prowadzone są jednocześnie. Sytuacja taka jest korzystna dla wykonania statutowej działalności PKP PLK z dwóch powodów. Po pierwsze, minimalizuje ograniczenia dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej. Po drugie, optymalizuje organizację miejsca pracy w pobliżu napięcia oraz zapewnia jej bezpieczne wykonanie.

Ponadto obecnie tylko PKP Energetyka SA posiada odpowiedni potencjał techniczny, pracowniczy i infrastrukturalny – nieruchomości, tory, bazy, systemy zdalnego sterowania dyspozytorni, który umożliwia utrzymanie kolejowej infrastruktury energetycznej w całym kraju. z racji posiadanych zasobów jest podmiotem dominującym na tym rynku. Dla zapewnienia wymaganego standardu utrzymania sieci trakcyjnej i serwisu awaryjnego, według szacunków PKP PLK potrzeba około 80 pociągów pogotowia sieciowego rozmieszczonych równomiernie w całej Polsce, z uwzględnieniem gęstości sieci zelektryfikowanych linii kolejowych.

Dlatego też usługi i utrzymanie majątku należącego do PKP PLK, czyli utrzymanie sieci trakcyjnej, utrzymanie urządzeń elektrycznych, ogrzewanie rozjazdów i oświetlenie terenów kolejowych zlecane są bezprzetargowo PKP Energetyce po corocznych negocjacjach cenowych. Oznacza to nierynkową wartość prac utrzymaniowych. Z jednej strony przepłacającym może być PKP PLK, co w wyniku prywatyzacji daje nabywcy spółki PKP Energetyka nieuzasadnioną wartość kosztem Skarbu Państwa finansującego działalność PKP PLK, lub odwrotnie. Prywatyzacja może doprowadzić do zaniżenia ceny usługi utrzymaniowej, skutkować mniejszymi wpływami z prywatyzacji PKP Energetyka SA, bo inwestor odliczy planowe straty od ceny.

W przypadku prywatyzacji PKP Energetyka SA w przyjętym obecnie modelu potencjalna reakcją PKP PLK na takie zagrożenie może być rozbudowa własnego potencjału wykonawczego w zakresie służb utrzymania urządzeń elektroenergetycznych i wydatkowanie olbrzymich środków na ten cel. Wysokość tych nakładów może przewyższyć przychody PKP SA uzyskane z prywatyzacji PKP Energetyka SA, co podważałoby racjonalność prywatyzacji. Biorąc pod uwagę, że głównym źródłem finansowania działalności

PKP PLK jest sfera finansów publicznych, taka sytuacja będzie skutkować negatywnym oddziaływaniem na budżet państwa. PKP SA dotychczas, jak wynika z wiedzy grupy posłów, nie zaprezentowała analizy skutków finansowych prywatyzacji PKP Energetyka dla PKP PLK i Skarbu Państwa w zakresie finansowania jej działalności.

Kończąc, pragnę zaznaczyć, że staraliśmy się znaleźć chociaż jeden europejski kraj, który nie posiada w swoim władaniu sieci przesyłowych energii trakcyjnej oraz podstacji i stacji transformatorowych rozdzielni energetycznych. W różnych krajach budowa struktur energetycznych jest rozwiązana na różne sposoby i podległości. Podległość jest albo grupie kolejowej, albo zarządcy infrastruktury. Wszystkie koleje europejskie w warstwie zarządzania infrastrukturą posiadają wpływ na zarządców energią trakcyjną. Państwo decydują się na jakiś zadziwiający eksperyment. Nikt nigdy nie zdecydował się na takie rozwiązanie. Proszę, żeby osoba odpowiedzialna za ten pomysł wskazała przykład innego państwa. Przyznaję publicznie, że nie znalazłem takiego kraju w Europie. Może wskażecie państwo kraj na świecie, który zdecydował się, żeby spółkę będącą odpowiednikiem PKP Energetyka sprywatyzować i tym samym stracić kontrolę nad tym wymiarem działalności kolejowej.

Tyle tytułem wprowadzenia. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że tylko pan poseł wypowiada się w imieniu wnioskodawców.

Informuję Wysoką Komisję, że w posiedzeniu bierze udział pan Tadeusz Skobel prezes PKP Energetyka. Serdecznie witamy pana prezesa.

Oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie posłanki i panowie posłowie. Rynek energii w Polsce jest wolny, konkurencyjny. Podmioty, które dokonują na nim transakcji, muszą ze sobą konkurować, a nie zawsze jest to łatwe. Stąd decyzja o prywatyzacji PKP Energetyka. Oczywiście nie była to decyzja szybka, nieprzemyślana. Prowadzone były analizy finansowe, biznesowe. Również zarząd PKP podjął uchwałę, która pozwala na rozpoczęcie prywatyzacji. Zarząd PKP otrzymał w grudniu ubiegłego roku pełnomocnictwa do rozpoczęcia tych działań. Jesteśmy na takim etapie, że zainteresowane podmioty mogą dokonać wszechstronnej analizy pozycji gospodarczej firmy, rozpoznać wszelkie możliwe ryzyka, wartość firmy i ewentualnie złożyć ofertę. To się stanie wkrótce.

Minister infrastruktury i grupa PKP, patrząc na tego typu przedsięwzięcia, zawsze ma na względzie gospodarowanie racjonalne. Częścią tego racjonalnego gospodarowania, aspektem myślenia, że jest to zasób państwowy, jest troska o ochronę interesów pracowniczych. Już w czerwcu 2013 r. zawarto zakładowy układ zbiorowy pracy, który przewiduje, że w przypadku sprzedaży większościowego pakietu akcji PKP Energetyka SA, wszyscy pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o prace w tej spółce zostaną objęci gwarancjami zatrudnienia. Będą również uprawnieni do premii prywatyzacyjnej płatnej w okresie 3 miesięcy od dnia zawarcia umowy sprzedaży akcji spółki.

Zwracam uwagę na tę okoliczność, ponieważ z punktu widzenia oglądu całości operacji ma ona niebagatelne znaczenie.

Jeśli chodzi o szczegółowe wątki, pan prezes Tadeusz Skobel przygotował prezentację, która pozwoli przeanalizować i zrozumieć temat. Nikt nie może wypowiedzieć się lepiej niż zarząd spółki. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to poprosiłbym pana prezesa o zabranie głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes PKP Energetyka SA Tadeusz Skobel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie. Nie odnoszę się do kwestii, czy i jak prywatyzować, bo to nie jest kompetencja zarządu, lecz do ewentualnych skutków prywatyzacji w odniesieniu do pracowników, przewoźników oraz zarządcy infrastruktury.

Spółka PKP Energetyka istnieje od 2001 r. Przychody wynosiły wówczas ok. 1.560.000 tys. zł. Popatrzcie państwo na dane z roku 2014 r. Przychody wyniosły 4. 630.000 tys. zł. W roku bieżącym wyniosą ok. 4.450.000 tys. zł. Tak funkcjonuje spółka na rynku kolejowym i pozakolejowym. Możecie państwo również zapoznać się z wolumenem sprzedaży energii elektrycznej. Zaczynaliśmy od poziomu 3,5 TWh. W roku 2014 r. osiągnęliśmy poziom 7,6 TWh, zaś w roku bieżącym osiągniemy ponad 10 TWh, z czego energii trakcyjnej dla pojazdów trakcyjnych będzie 2,4 TWh.

Za chwilę odniosę się do kwestii energii nietrakcyjnej w odniesieniu do Polskich Linii Kolejowych. Teraz powiem, że na dzień dzisiejszy wszystkie semafory, jakie są na polskich kolejach, nie są zasilane energią sprzedawaną z PKP Energetyka. Dzieje się tak od 2014 r. Polskie Linie Kolejowe ogłosiły przetarg. Nieco lepszą cenę zaproponowała Energa gdańska, która dostarcza energię elektryczną. Wszystkie semafory, obiekty stacyjne należące do PLK są zasilane przez Energa SA.

Mówię o tym, ponieważ wyrażaliście państwo obawy, co się stanie, kiedy PKP Energetyka zostanie sprywatyzowana. W części związanej z zasilaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym semaforów, nastawni, czyli z bezpieczeństwem ruchu kolejowego sytuacja już uległa zmianie, gdyż zasilanie odbywa się nie przez PKP Energetyka.

Kiedy spojrzycie państwo na wyniki spółki z kilku ostatnich lat, widać, że EBITDA wyniosła 155, 150, 190, 156. Spółka przynosi zyski i co do tego nie ma wątpliwości. Fakty mówią same za siebie. Obecnie obsługujemy 3,4% krajowego zużycia energii elektrycznej. Jeśli chodzi o sprzedaż energii elektrycznej, udział w rynku wynosi 5,3%. Mamy 15 zakładów zlokalizowanych na terenie całej Polski. Dzięki własnej sieci dystrybucyjnej i zapewnieniu serwisu awaryjnego dla Polskich Linii Kolejowych obejmujemy cały obszar RP.

Czym się zajmuje PKP Energetyka? 52% stanowi sprzedaż energii elektrycznej, 24% to usługi elektroenergetyczne, w tym usługi związane z utrzymaniem sieci trakcyjnej, utrzymaniem własnego majątku dystrybucyjnego, jak również wykonywaniem robót poza koleją. Startujemy bowiem we wszystkich przetargach, nie tylko na rynku kolejowym, ale również pozakolejowym. Utrzymujemy oświetlenie w niektórych większych miastach Polski, gminach.

Jeśli chodzi o wizję funkcjonowania spółki, oprócz podstawowej specjalizacji w zakresie sieci trakcyjnej w części usługowej, w ostatnich latach rozwinęliśmy potencjał w zakresie wykonawstwa sieci wysokich i najwyższych napięć – 110, 220 i 400 KV. Startujemy również na rynku energetyki PSE Operator, obejmującym cztery wielkie firmy. Mamy 144 przeszkolone osoby. Chcemy być specjalistami w zakresie sieci trakcyjnej. Zależy nam również na tym, aby być jedną z największych firm, jeśli chodzi o budownictwo energetyczne najwyższych napięć. Potrzeby w tym względzie są duże. Znamy prognozy rządu na kolejne lata w zakresie wzmacniania układu elektroenergetycznego Polski i chcemy tam znaleźć swoje miejsce.

Jaki wpływ będzie miała prywatyzacja na sprawy pracownicze? Relacje pomiędzy firmą a partnerami społecznymi do tej pory układały się dobrze. Były to partnerskie stosunki. Nigdy w żadnym okresie jej funkcjonowania, a mam przyjemność pracować w spółce od początku, najpierw jako członek zarządu ds. handlowym, a potem przez 11 lat jako prezes, nie było konfliktów. Partnerzy społeczni zawsze siadali do stołu w trudnych sprawach, dotyczących wynagrodzeń, ograniczenia zatrudnienia. Zawsze znajdowaliśmy sposób na to, by myśląc o przyszłości spółki, znaleźć właściwe rozwiązanie. Przewidujemy, co może spotkać spółkę w najbliższych latach. Nie czekamy biernie, co się stanie, tylko wybiegamy w przyszłość.

W załączniku nr 19 do zakładowego układu zbiorowego pracy przewidziane są mechanizmy ochrony pracowników w sytuacji prywatyzacji spółki. Układ negocjowaliśmy wspólnie przez kilka miesięcy. Znaleźliśmy rozwiązanie na miarę możliwości spółki. W przypadku prywatyzacji spółki, zbycie 50% akcji plus 1 powoduje uruchomienie paktu gwarancji pracowniczych. W ramach dialogu społecznego ustaliliśmy, że pakt staje się niezależnym źródłem prawa pracy, gdyby nowy właściciel chciałby zerwać układ zbiorowy pracy. Układ może zostać zerwany, może nie istnieć, natomiast pakt gwarancji pracowniczych pozostanie obowiązującym. Osiągnęliśmy konsens.

Gwarancja zatrudnienia jest na 4 lata lub nastąpi wypłata wynagrodzenia za okres 4 lat, gdyby nowy właściciel zdecydował się na ograniczenie zatrudnienia. Każdy pracownik przez 4 lata ma zapewniony dotychczasowy poziom wynagrodzenia. Przewidziana jest również premia prywatyzacyjna w wysokości 40 mln zł. Będzie przysługiwała pracownikom, którzy pracują więcej niż 5 lat. będziemy rozmawiać z partnerami społecznymi o sposobie podziału tych środków.

Chcieliśmy przedstawić państwu relacje pomiędzy PKP Energetyka a przewoźnikami kolejowymi. Dla przewoźników ważne są 2 rodzaje kosztów – koszt energii elektrycznej oraz koszt dystrybucji. Jeśli chodzi o koszt energii elektrycznej, obowiązuje wolny rynek wyboru dostawcy energii elektrycznej. Podałem przykład PKP PLK. Obowiązuje nas prawo energetyczne. Mamy taryfę dystrybucyjną. Podlegamy tym samym uregulowaniom co każdy inny dystrybutor energii elektrycznej w Polsce. Żeby skorzystać z innego dostawcy, trzeba mieć zamontowany układ pomiarowo-rozliczeniowy i trzeba rozdzielić umowę kompleksową na dwie umowy – dystrybucyjną oraz dostawy energii elektrycznej. Umowa dystrybucyjna jest elementem nadzorowanym przez Urząd Regulacji Energetyki, który kształtuje wysokość wzrostu cen w taryfach, niezależnie od struktury właścicielskiej firmy.

Wrócę do kwestii energii elektrycznej. Jest to ok. 50% ceny, jaką płaci na dzień dzisiejszy przewoźnik. Przewoźnik ma możliwość wyboru dostawcy energii. Przykładem są Koleje Mazowieckie, które są wyposażone w liczniki energii elektrycznej i zdecydowały się na rozdzielenie umów. Dokonały oddzielnego wyboru dostawcy energii elektrycznej, a dystrybucji od PKP Energetyka.

Posiadamy system wymiany informacji na rynku energii elektrycznej. W systemie GSM i GPRS napływają do nas dane pomiarowe, które są przekazywane wszystkim uczestnikom rynku. Zgodnie z Prawem energetycznym, nie ma monopolu PKP Energetyka na dostawy energii elektrycznej do pojazdów. Usługa kompleksowa realizowana jest wówczas, gdy pojazdy nie są wyposażone w liczniki energii elektrycznej. Rozliczanie energii odbywa się na podstawie pracy przewozowej przeliczanej wskaźnikiem jednostkowym zużycia energii elektrycznej na pojazd.

Formułowane były zarzuty, że PKP Energetyka nie jest przygotowana, by wolny rynek energii elektrycznej zaczął funkcjonować w odniesieniu do przewoźników. To, czym dysponujemy na dzień dzisiejszy, w niczym nie odbiega od innych uczestników rynku energii elektrycznej. Popatrzcie państwo na pokazane lokomotywy różnych przewoźników. Poprzez GSM informacje trafiają do serwera FTP i do naszego systemu Hermes. Dane przekazywane poprzez firewall do alternatywnego dostawcy energii elektrycznej. Tu jest podmiot bilansowania. Jeśli my dokonujemy rozliczenia części dystrybucyjnej, dane trafiają przez system do oprogramowania, do Multi Zbytu i wystawiane są faktury.

To samo dotyczy innych naszych odbiorców. Jesteśmy wyposażeni w cały system niezbędny do tego, by przewoźnicy mogli skorzystać z dostaw energii elektrycznej. Warunkiem jest zainstalowanie licznika na pojeździe. Zamontowanych jest już 1050 takich liczników. Macie państwo pokazane firmy, które już wprowadziły liczniki. Są to Koleje Mazowieckie, Przewozy Regionalne, SKM. Druga szybka kolej wybrała dostawcę liczników. Zainstalowanie liczników planuje CARGO. Mniejsi przewoźnicy również mają zainstalowane liczniki. Nie będzie konieczne rozliczanie energii elektrycznej pracą przewozową. Trzeba wyposażyć pojazdy w liczniki.

Czy to jest duży koszt i czy stanowi to problem dla przewoźnika? Dlaczego w liczniki wyposaża przewoźnik, a nie PKP Energetyka? W polskim Prawie energetycznym jest zapis, że na poziomie niskiego napięcia obowiązek wyposażenia w układy pomiarowe, odczyty, transmisje spoczywa na dostawcy usługi dystrybucyjnej, czyli PKP Energetyka. Na średnim napięciu, czyli w systemie prądu stałego 3000 V ten obowiązek spoczywa na przewoźnikach. Licznik kosztuje ok. 10 tys. zł. Stać było na to Przewozy Regionalne, które wiadomo, jaką mają kondycję. Zdecydowały się na to również Koleje Mazowieckie. Nie sądzę, aby pozostali przewoźnicy nie byli w stanie dokonać zakupu. Dzięki temu będzie możliwe rozliczenie energii elektrycznej. Liczy się moc, energię elektryczną w odniesieniu do każdego pojazdu, który porusza się po polskich torach.

Jesteśmy przygotowani do tego, żeby wszyscy przewoźnicy wyposażeni w liczniki energii elektrycznej byli rozliczani. Będziemy mogli wyodrębnić umowę dystrybucyjną. Jesteśmy gotowi, by wystartować w przetargach na dostawy energii elektrycznej ogłoszone przez przewoźników. Jest wolny rynek. Takie jest prawo i taki jest nasz obowiązek.

Dystrybucja energii elektrycznej odbywa się na terenie całego kraju. Dysponujemy ponad 20 tys. km linii. To jest nasza przewaga w stosunku do innych dystrybutorów prądu na terenie Polski. Cztery duże grupy energetyczne plus RWE pracują na określonych obszarach kraju. my operujemy na całym terytorium. Wszystkie uregulowania w tym względzie, taryfa dystrybucyjna, cena za dystrybucję podlega nadzorowi Urzędu Regulacji Energetyki. Nie ma znaczenia, czy właścicielem będzie PKP SA czy inny podmiot. Obowiązują te same rygory.

Nie wiem, kto dostarcza energię elektryczną do Sejmu, ale można rozdzielić umowę energii elektrycznej. Dostawcą energii może być PKP Energetyka oraz każdy inny dostawca.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo i obawy, czy taryfa nadmiernie nie wzrośnie, nad tym czuwa Urząd Regulacji Energetyki. Mamy miasto stołeczne Warszawa, mamy dostawcę usługi dystrybucyjnej RWE. Nic się nie stało w zakresie cen dystrybucji. Jest to monopol naturalny nadzorowany przez URE.

Jeśli chodzi o nasze relacje z przewoźnikiem dysponującym infrastrukturą, myślę, że każdy wie, jak to obecnie funkcjonuje. W naszym odczuciu oraz zarządcy infrastruktury funkcjonuje należycie.

Wrócę na chwilę do kwestii dystrybucji. Jeśli chodzi o wskaźniki niezawodności w dostawie sieci dystrybucyjnej energii elektrycznej, PKP Energetyka osiąga najlepsze wskaźniki w Polsce – jeśli chodzi o przerwy w zasilaniu, wynosi on u nas 17 minut, a w Polsce ok. 270 minut. Poziom europejski to 17 minut. Z krajów europejskich ten poziom osiągają Niemcy. Sieć dystrybucyjna PKP energetyka jest bardzo dobra, pewna. Rzadko się zdarza, by brakowało prądu czy napięcia w sieci trakcyjnej oraz w innej infrastrukturze.

Nasze relacje z Polskimi Liniami Kolejowymi mają kilka aspektów. Pierwszym z nich jest utrzymanie sieci trakcyjnej. W tym zakresie występuje największy problem. Wyrażane są obawy, co się stanie, jeśli serwis nie będzie funkcjonował tak jak obecnie. PKP Energetyka wspólnie z PKP PLK wypracowała umowę 4-letnią, która zwiera wszystkie elementy cenotwórcze, czas dojazdu, czas reakcji, kary za niewłaściwe wykonanie umowy. Jeśli przyszły właściciel PKP Energetyka chciałby zbyć majątek w postaci pociągów sieciowych, specjalistycznych – umowa bieżąca przewiduje 66 pociągów serwisowych – to prawo pierwokupu mają Polskie Linie Kolejowe. Tak jest zapisane w projekcie umowy, która wkrótce wejdzie w życie, bo jest wynegocjowana. Obecnie trwa proces uzyskiwania zgód korporacyjnych na jej zawarcie.

Jest tam również zapis, że gdyby potencjalny nabywca PKP Energetyka nie chciał realizować tej usługi, przewidziane są drastyczne kary. Czy komuś opłacałoby się nie wykonywać usługi skalkulowanej na przyzwoitych warunkach cenowych, gdyby miał zapłacić karę 250 mln zł? To jest bariera, która skutecznie powinna przeciwdziałać temu zagrożeniu.

Umowa 4-letnia zawiera opcję przedłużenia na kolejne 4 lata. Jeśli chodzi o sieć trakcyjną, serwis awaryjny, to są drażliwe elementy. Kiedy pociąg staje z powodu uszkodzenia sieci, mamy się tam pojawić najszybciej, jak to jest możliwe. Pociąg ma być uwolniony, pasażerowie powinni jak najszybciej trafić tam, gdzie zamierzali. Staramy się to robić najlepiej, jak potrafimy. Myślę, że z dobrym skutkiem.

W wypowiedzi pana posła pojawiła się informacja, że do wyłączenia napięcia dla prac torowych konieczne jest wyłączenie linii potrzeb nietrakcyjnych. Nie zawsze. 20% linii potrzeb nietrakcyjnych znajduje się na wspólnych konstrukcjach z siecią trakcyjną. Linie potrzeb nietrakcyjnych generalnie biegną poza torem, poza podwyższeniami z konstrukcjami wsporczymi. Wyłączenia sieci trakcyjnej dokonuje PKP Energetyka. Sieć trakcyjna stanowi majątek PLK. Cały układ zasilania tej sieci stanowi majątek różnych przedsiębiorstw.

Na rysunku widać, jak to się przedstawia obecnie. To jest wytwórca energii elektrycznej, jakaś elektrownia. Wiecie państwo, w czyich rękach są elektrownie. Stąd układem przesyłowo-rozdzielczym PSE lub operatorów systemów dystrybucyjnych trafia do naszego układu przesyłowo-rozdzielczego. To jest nasza część – podstacja trakcyjna. Stąd jest zasilana sieć trakcyjna kolejowa, która jest elementem instalacji toru kolejowego, a nie jest elementem taryfy dystrybucyjnej PKP Energetyka. Sieć trakcyjna nie wchodzi do taryfy dystrybucyjnej PKP Energetyka.

Formułowane były opinie, że sieć trakcyjna powinna wchodzić do majątku PKP Energetyka i stanowić koszt usługi dystrybucyjnej. Przepływ prądu wygląda następująco. Tym kablem prąd trafia do sieci trakcyjnej. Szyny są również elementem przewodzenia prądu trakcyjnego. Przewodem powrotnym prąd wraca do minusa zespołu prostownikowego na podstacji trakcyjnej. Trzeba by sieć plus szyny włączyć do taryfy dystrybucyjnej. Tworzą się wówczas miliardowe koszty z tego tytułu, nie do zaakceptowania przez nikogo. Sądzę, że takie propozycje wynikały z nieznajomości systemu.

To jest instalacja toru kolejowego. Za chwilę pokażę, czyjej jurysdykcji podlega sieć trakcyjna. To jest część podstacji trakcyjnej, która zasila sieć trakcyjną. Dla trakcji elektrycznej z ponad 10 TWh tylko 2,4 TWh to energia trakcyjna. Podstacje służą również do zasilania innych odbiorców. Czy to jest korzystne dla kolei? Uważam, że tak. Temu służyło utworzenie kiedyś spółki PKP Energetyka, by wszystkie koszty dla pojazdów trakcyjnych były jak najmniejsze. Jeśli koszty stałe przesyłu są rozkładane na część związaną z trakcją elektryczną i część obejmującą innych odbiorców, to nie ma lepszej reguły ekonomicznej.

Zgadzam się z opinią, że trudno znaleźć w Europie podobny po polskiego przykład. Przyjeżdżają do nas przedstawiciele różnych firm energetycznych z Europy. Chcieliby też pracować w tym względzie. Konserwatywne podejście, by to służyło samej kolei, też jest możliwe. Taki sposób myślenia obowiązywał jeszcze kilkanaście lat temu. Wszystkie koszty obarczały przewoźników. Jeśli myślimy o zmniejszeniu kosztów, trzeba znaleźć na to sposób. Naszym pomysłem jest działalność poza rynkiem kolejowym, żeby koszty stałe rozkładały się na innych odbiorców energii elektrycznej.

Pokazany jest jeszcze jeden obszar regulacji. Czy podstacje trakcyjne powinny być w gestii zarządcy infrastruktury, czy jak obecnie w gestii PKP Energetyka? Pokazujemy sytuację na dzień dzisiejszy. Mamy 2 regulatorów. Pierwszy to Urząd Regulacji Energetyki, który czuwa nad całym systemem elektroenergetycznym. Wszystko, co dochodzi do sieci trakcyjnej, jest pod nadzorem prezesa URE. Drugi obszar nadzorowany przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego związany jest ściśle z drogą kolejową. Sieć trakcyjna ma podlegać Urzędowi Transportu Kolejowego. To jest dobry, czytelny układ, w którym kompetencje wzajemnie nie przenikają się pomiędzy prezesem URE i prezesem UTK.

Zobaczcie państwo, jak sytuacja wygląda w aglomeracjach mieszkalnych. Sieć dystrybucyjna każdego dystrybutora kończy się złączem kablowym lub napowietrznym w budynku. To jest element cenotwórczy. Jaka jest instalacja w budynku, kto ją utrzymuje, na jakich zasadach – to decyzja wspólnoty mieszkaniowej bądź właściciela fabryki. Podobnie jest u nas. Sieć trakcyjna jest wyposażeniem toru. Jej właścicielem jest zarządca i bardzo dobrze. Nakłady na modernizację sieci trakcyjnej są niespójne z torem. Najpierw wymieniamy tor, a potem znowu go zamykamy, żeby wymienić sieć trakcyjną.

Jeśli myślimy o przyzwoitym, dobrym utrzymaniu infrastruktury kolejowej, a temu służy sieć trakcyjna, sterowanie ruchem kolejowym, to zasadne jest, żeby było to na stanie majątkowym jednego właściciela. Komu on zleci utrzymanie sieci, to sprawa drugorzędna. W wynegocjowanej umowie jest zapis, że w najbliższych 4 latach odpowiedzialna za to jest PKP Energetyka. Nie jest powiedziane, że zawsze będziemy to robić. W tym okresie Polskie Linie Kolejowe mogą wprowadzać alternatywnego dostawcę utrzymania usług sieci trakcyjnej na poziomie 20%. To oznacza otwarcie się na rynek. Czy jest to możliwe? Chętnie podyskutuję na ten temat.

Dlaczego PKP Energetyka mogła i może funkcjonować tyle lat z dobrym skutkiem? Jest to firma zdywersyfikowana, w której zasoby ludzkie, sprzętowe pracują na kilku obszarach działalności. Sprzedajemy energię elektryczną dla kolei i poza koleją. Sprzeda-

jemy olej napędowy. Mamy 18 stacji paliw, co stanowi 46% rynku kolejowego. Założenie było takie, by wszystkie pojazdy, które trafiają na polskie tory, miały jednego dostawcę oleju napędowego czy energii elektrycznej. Od 2014 r. sprzedajemy gaz. Nie musieliśmy tworzyć oddzielnych zasobów. Nie mamy żadnych rurociągów. Gaz sprzedajemy, by wykorzystać zasoby ludzkie, które sprzedają energię elektryczną. Jest to komplementarny sposób prowadzenia tego biznesu.

Oferujemy usługi elektroenergetyczne w postaci usług sieci trakcyjnej. Wykonujemy usługi budownictwa energetycznego, usługi utrzymania urządzeń elektroenergetycznych. Utrzymujemy własną sieć dystrybucyjną. Żeby uzyskać dobry efekt w tak zorganizowanym przedsiębiorstwie, trzeba dokonywać alokacji zasobów. Jeśli mamy własne urządzenia przesyłowo-rozdzielcze, które są zainstalowane w budynkach, a w zimie jest martwy sezon, jeśli chodzi o roboty budowlane, to pracownicy mogą wykonywać usługi konserwacyjne na układzie przesyłowo-rozdzielczym. Zasoby są wykorzystane optymalnie. Każda z dziedzin naszej działalności może funkcjonować oddzielnie. Czy będzie to efektywniejsze z punktu widzenia ekonomicznego? Na pewno nie.

Dlaczego nikt w Europie nie podąża naszym śladem? To nie jest łatwy biznes. Trzeba odpowiednio zorganizować firmę, żeby uzyskać dobry efekt ekonomiczny. Trzeba prowadzić kilka rodzajów działalności. Dostaliśmy kiedyś szansę jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z kapitałem zakładowym 50 tys. zł. Dzisiaj jesteśmy w innym świecie, z pożytkiem dla państwa. Kiedy właściciel zdecyduje się na zmianę relacji właścicielskiej, pieniądze również trafią do państwa. Pracujemy na sukces państwa, a nie własny.

Podsumowując, wskazałem, że interesy pracownicze są zabezpieczone. Nie będzie negatywnych skutków dla rynku energii elektrycznej, który jest wolnym rynkiem. Dystrybucja jest pod kontrolą URE. Jeśli chodzi o zarządcę infrastruktury, wskazałem, jakie elementy spowodują, że zarządca powinien czuć się bezpiecznie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi za niezwykle interesującą prezentację. To jest dobra podstawa do debaty. Mam nadzieję, że taką odbędziemy, ale już nie dzisiaj. Musimy przerwać posiedzenie, aby zwolnić salę. O kontynuacji posiedzenia zostaniecie państwo poinformowani.

Dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.